AUTOMOBILISM

Cursa „O mie mille" a consacrat un nume

CLEMENTE BIONDETTI

câştigătorul faimoasei întreceri automobilistice a ocupat primul loc înaintea învingătorului de anul trecut PINTACUDA

O EXCEPŢIONALA MEDIE ORARA

Un nume nou, cel al lui Clemente Biondetti, s'a înscris în cartea de aur a faimoasei curse automobiliste de rezistenţă „O mie mile", care a ţinut încordată, în ultimul timp, atenţia întregei opinii sportive din Italia, Franţa, Germania, etc.

Biondetti nu este un nou venit. Nici un necunoscut. A fost până Duminică, o mare speranţă. Astăzi este însă un pilot definitiv consacrat.

La activul său are multe performanţe onorabile dar, ziua cea mare a sosit, pentru el, abia Duminica trecută.

A câştigat în stilul marilor campioni realizând formidabila medie orară de 135 km. 391.

STARTUL

După cum am arătat la timp, competiţiunea a întrunit 155 adeziuni, pe tabloul înscrierilor figurând reprezentanţi ai Italiei, Franţei, Germaniei, Elveţiei, etc.

La plecare au absentat 14 din cei cari îşi înaintaseră înscrierea, astfel că nu au acceptat startul decât 141 concurenţi.

Prima plecare s'a dat în puterea nopţii, la ora 2, echipajului format din Collavo şi Zanelli.

Protagoniştii cursei au plecat printre cei din urmă şi anume:

Pintacuda-Mambelli, la ora 5 şi 32.

Biondetti-Stefani, la ora 5 şi 34.

Ducio-Boninsegni, la ora 5 şi 38.

Carriere-Van der Piel, la ora 5 şi 46.

Dreyfus-Varet, la ora 5 şi 52.

De notat că Le Beque a fost înlocuit, alături de Carriere, prin Van der Piel.

IN PLINA VITEZA

Cursa a fost, dela început, extrem de rapidă şi curând, echipajul Pintacuda - Mambelli s'a instalat în frunte, conducând într'o viteză infernală.

Până la Bologna, fruntaşii [illegible] un bun avans şi se credea că, până la linia de sosire îşi vor mări avantajul, întrucât înregistratorul vitezei marca peste 150 km. pe oră.

Perechea Biondetti-Stefani care îşi menajase eforturile printr'o perfectă dozare a lor, a început însă să refacă terenul pierdut şi, la Roma, intervalul dintre primii doi se micşorase simţitor.

În capitala Italiei, Pintacuda trece cu numai 4 min. 50 sec. înaintea lui Biondetti căruia nu-i câştigase deci, în peste 800 km., decât 2 min. 50 sec.

BIONDETTI TRECE IN FRUNTE

Impins dela spate — handicapul primei plecări îşi spunea cuvântul — Pentacuda se înscria puternic pe virajuri şi nu-şi menaja frânele, astfel că la Terni, fu obligat să se oprească spre a ajusta aceste organe atât de delicate.

Oprirea l-a costat victoria, căci Biondetti trece peste el şi se instalează la comandamentul cursei, post pe care nu-l părăseşte până pe linia de sosire.

BIONDETTI IMEDIAT DUPĂ SOSIRE

CALM ENGLEZESC

Deşi italian, Biondetti a dat dovadă de cel mai autentic calm englezesc. Căci, deşi Pintacuda îl urmărea de aproape, el a respectat prescripţiile fabricei constructoare a automobilului ce pilota şi nu a accelerat la maximum decât atunci când situaţia îi permitea, fără risc, această manevră.

Având câştigate 2 minute asupra lui Pintacuda — plecase mai târziu decât câştigătorul de anul trecut — Biondetti nu a încercat, nici un moment să-şi mărească avantajul ci a preferat să şi-l conserve în mod inteligent.

Utilizând o tactică abilă, Biondetti a sfârşit prin a repurta cea mai frumoasă şi semnificativă victorie din cariera lui.

ACCIDENTELE LUI SCARPIOTTI ŞI FARINA

Este interesant de ştiut că, Scarpiotti şi Farina, alţi doi piloţi de mare valoare şi unii dintre marii favoriţi ai competiţiunei nu figurează în clasament întrucât, victime ale unor accidente, au fost siliţi să abandoneze alergarea.

Primul a eşit din şosea, pe cand gonea cu peste 150 km. pe oră şi maşina capotând, el a suferit o rană la genuchi care a impus o interventie chirurgicală făcută imediat la italul din Parma.

Farina s'a accidentat la Fidenza. Pe când fugea în pline gaze, pe un viraj, maşina nu a mai ţinut, a sărit peste şanţ, s'a dat de trei ori peste cap şi s'a oprit într'un pom. Campionul din Piemont a scăpat, ca prin minune, neatins, dar trăsura s'a făcut ţăndări.

178 KM. 703 PE ORĂ

Pe distanţa Brescia—Bologna (240 km.), protagoniştii competiţiunei au realizat excepţionale viteze medii. Astfel, Pintacuda, realizatorul celui mai bun timp pe această distanţă, a mers cu o viteză medie de 178 km. 703 pe oră. Dreyfus şi Biondetti au fost, în ordine, demni adversari ai lui Pintacuda.

CU PESTE 200 KM. PE ORĂ

Dar, cea mai ridicată medie orară a fost realizată pe autostrada Florenţa-Mare, pe care toţi protagoniştii au depăsit viteza maximă de 200 km. pe ară, atingând, pe alocuri, chiar 230 km.

Cea mai mare viteză medie realizată pe această porţiune a fost de 198 km. pe oră.

Nu se poate spune că, în cursa „O mie de mile" nu s'a accelerat până la scândura trăsurii.

S'au stabilit condiţiunile esenţiale ale „Marelui Premiu al Bucureştilor"

Cursa se va alerga la 19 Iunie

Comitetul „Grupului Sportiv Motor" a avut să se pronunţe, în ultima sa şedinţă, asupra condiţiunilor principale ale competiţiunei automobiliste şi motocicliste de viteză pe circuit: „Marele Premiu al Bucureştilor".

Discuţiunile au gravitat, în special, asupra lungimii şi conformaţiei circuitului, toată lumea fiind — dela început — de acord că vechiul traseu nu mai poate fi utilizat.

UN CIRCUIT DE 2460 METRI

Studiindu-se în amănunţime traseul pe care s'au desfăşurat precedentele două ediţii ale competiţiunei, s'a efectuat o apreciabilă scurtare a distanţei, menţinându-se şi adăugându-se însă virajurile spectaculoase.

Noul traseu măsoară 2460 metri şi corespunde, de minune scopului, asigurând o mai bună vizionare a întrecerii şi un spectacol de calitate.

TURURILE

Odată lichidată chestiunea traseului, discuţiile au alunecat asupra numărului de tururi, ajungându-se la următoarea soluţie.

Automobile curse, 35 tururi.

Automobile sport, 25 tururi.

Automobile sport sub 1.500 cmc., 15 tururi.

Motociclete, 15 tururi.

PREMIILE

S'au stabilit apoi premiile, comitetul căzând de acord asupra următoarelor:

AUTOMOBILE CURSE

Premiul I-iu	lei 50.000
Premiul II-lea	„ 30.000
Premiul III-lea	„ 20.000

AUTOMOBILE SPORT

Premiul I-lui	lei 30.000
Premiul II-lea	„ 20.000
Premiul III-lea	„ 10.000
Premiul IV-lea	„ 5.000

AUTOMOBILE SPORT SUB 1500 CMC.

Premiul I-iu	lei 10.000
Premiul II-lea	„ 5.000
Premiul III-lea	„ 3.000
Premiul IV-lea	„ 2.000

MOTOCICLETE

Premiul I-iu	15.000
Premiul II-lea	„ 10.000
Premiul III-lea	„ 5.000
Premiul IV-lea	„ 3.000
Premiul V-lea	„ 2.000

INCHIDEREA CURSELOR

In fiecare probă, semnalul de închidere va fi dat la 10 minute după sosirea primului concurent. Nu vor fi clasificaţi decât concurenţii cari reuşesc, în acest interval de timp, să acopere numărul de tururi prescris.

CONCURENŢII STRAINI

In vederea participării automobiliştilor străini „Grupul Sportiv Motor" a trimis în cursul zilei de eri, noui invitaţiuni, indicând totodată condiţiunile principale de participare.

In curând, regulamentul probei va fi scos de sub tipar şi trimis automobiliştilor români şi străini, pe a căror participare se contează.

DATA COMPETIŢIUNEI

In ce priveşte data competiţiunei ea nu a suferit nici o modificare. „Marele Premiu al Bucureştilor" se va desfăşura, conform celor publicate de noi la timp, în ziua de 19 Iunie.

COMITETUL ORGANIZATOR

Tot în ultima sa şedinţă „Grupul Sportiv Motor" a format, din sânul comitetului, o comisiune care se va ocupa, exclusiv, de organizarea importantei competiţiuni.

Din această competiţiune fac parte d-nii: ing. Aurel Persu, av. Const. Rossin, av. Dimitrie Vicol, ing. A. G. G. de Chastelain, Ionel Schmitzer, George Poiizu-Micşuneşti, N. Jilescu şi col. Petala.

Boillot

Se impune înfinţarea de biurouri de turism la punctele de frontieră

Turismul în automobil continuă să fie, la noi, o problemă. Deşi ţara noastră este brăzdată de o şosea internaţională, care traversează o serie de poziţii pitoreşti, şi alte câteva şosele gudronate îndeamnă pe străini să ne viziteze, ne lipsesc încă, multe atribute spre a satisface exigenţele celor ce vin de dincolo de frontiere.

Nu avem hanuri destul de confortabile. Nu putem oferi vizitatorilor, la punctele de frontieră, posibilitatea unui scurt popas de odihnă.

Ne lipsesc aşa numitele birouri turistice de frontieră cari, în alte ţări, fac faţă multor cereri, prevăzute fiind cu o cameră de recreaţie, cu apă curentă, caldă şi rece etc.

Aceste atenanse sunt necesare, întrucât turistul automobilist vine adesea, pe drumuri prăfuite şi când intră pe o şosea gudronată este dornic să-şi îngrijească ţinuta.

La noi nu se găsesc asemenea instalaţiuni decât la Borş şi Halmei. Cea dintâi este utilată conform prescripţiilor moderne. Cealaltă nu se găseşte la acelaş nivel, dar există.

Ar fi de dorit ca, cel puţin punctele principale de frontieră să fie înzestrate cu asemenea instalaţiuni cari ar însemna o notă bună pentru România şi ar constitui o atracţie pentru străini.